

CO₂-voortgangsrapportage – april 2019

1. Inleiding

Middels deze voortgangsrapportage wil Jan Bakker Transport B.V. interne en externe belanghebbenden informeren over de CO₂-footprint, reductiedoelstellingen, de genomen maatregelen en eventueel behaalde resultaten. In deze voortgangsrapportage worden de eerste voortgangen beschreven, dit betreft de CO₂-footprint in 2016 (basisjaar), 2017 en 2018 en geformuleerde reductiedoelstellingen. Bij deze voortgangsrapportage wordt er niet alleen gekeken naar de emissies van Jan Bakker Transport B.V. zelf – de zogenaamde scope 1 en scope 2 emissies, maar is er ook aandacht voor de scope 3 emissies. Scope 3 emissies zijn emissies die ontstaan als een gevolg van de activiteiten van Jan Bakker, maar die voortkomen uit bronnen die niet in eigen bezit zijn of beheerd worden door Jan Bakker.

2. Energiebeleid

Het energiebeleid van Jan Bakker Transport B.V. is erop gericht om middels een systeem van continue verbetering inzicht te krijgen in de bronnen en omvang van de eigen CO₂-emissies en bijpassende reductiemogelijkheden te identificeren. Deze reductiemogelijkheden zullen leiden tot concrete reductiedoelstellingen. In het begin van 2017 heeft het bedrijf niveau 3 behaald en later in 2017 is het bedrijf geklommen naar niveau 4.

3.1 CO₂-footprint scope 1 /2

Over 2018 is 4,5 miljoen liter diesel, ongeveer 0,2 miljoen liter AdBlue, iets minder dan 29 duizend liter benzine en iets minder dan 388 duizend liter HVO verbruikt. Met het verbruikte gas voor het kantoorpand is hierbij bijna 1 ton CO₂ ontstaan (scope 1 emissies). Met de gebruikte elektriciteit voor het kantoorpand is de totale CO₂-footprint voor de scope 1 en 2 emissies over 2018, 14.656 ton CO₂. Het transport is dus verantwoordelijk voor 99% van de totale scope 1 en scope 2 emissies.

3.2 CO₂-footprint scope 3

Door middel van de inventarisatie meest materiële scope 3 emissies zijn de ketens infra en slib verder uitgewerkt in een keten analyse om inzicht in de scope 3 emissie te krijgen. In maart 2019 zijn de gegevens van deze inventarisatie geverifieerd. Tijdens deze verificatie zijn geen grote veranderingen in scope 3 emissies vastgesteld. Ook is vastgesteld dat keten infra en slib nog steeds de meeste materiële emissies zijn in het kader van de scope 3 emissies.

4.1 CO₂-reductiedoelstellingen scope 1/2

De volgende doelstellingen zijn vastgesteld:

1. CO₂-emissie als gevolg van brandstof per kilometer met 2% verminderen;
2. Na afloop van het huidige energiecontract, groene stroom inkopen;
3. Bij plannen voor de nieuwbouw rekening houden met implementeren van duurzame maatregelen.

Voortgang doelstellingen scope 1 /2

Het afgelopen jaar is het bedrijf begonnen met het tanken van HVO. Dit was in 2018 nog niet boven de 10%, waardoor de invloed nog beperkt is op de CO₂-uitstoot. Echter, wordt verwacht dat de invloed van het tanken van biobrandstof in 2019 meer invloed zal hebben. Verder zijn er de afgelopen periode geen nieuwe maatregelen genomen om de doelstelling te bereiken.

4.2 CO2-reductiedoelstellingen scope 3

De volgende doelstellingen zijn vastgesteld:

1. Middels inkoopvoorwaarden voor leveranciers een besparing van 1,5% CO₂ / gereden kilometer in de scope 3 emissies van de keten 'Infra' realiseren per 1-1-2019, ten opzichte van begin 2017
2. Middels inkoopvoorwaarden voor leveranciers een besparing van 1% CO₂ / gereden kilometer in de scope 3 emissies van de keten 'Slib' realiseren per 1-1-2019, ten opzichte van begin 2017.

Voortgang doelstelling scope 3:

In de afgelopen periode is Jan Bakker Transport druk bezig geweest met het verzamelen van primaire data voor de scope 3 emissies. Het bleek nog moeilijk om voldoende primaire data te verzamelen door onvoldoende medewerking van partners in de keten. Toch begint Jan Bakker Transport beter inzicht te krijgen in de primaire data voor de scope 3 emissies. De streeftermijn voor het behalen van de doelstellingen blijkt niet haalbaar aangezien Jan Bakker Transport meer tijd nodig heeft om draagvlak te creëren bij partners in de keten om voldoende primaire data te verzamelen en het implementeren van het plan van aanpak. Jan Bakker Transport verwacht uiterlijk Q3 van 2019 de voorkeurseisen te communiceren aan hun partners in de keten.

Om de doelstellingen voor de ketens te realiseren is een start gemaakt met het plan van aanpak, waarbij al een begin gemaakt is met het uitvoeren van punten 1, 2 en 5. De overige stappen zullen in de loop van dit jaar opgenomen worden.

Plan van aanpak:

1. Inventarisatie van reeds genomen maatregelen door leveranciers
2. Opstellen van 'voorkeurseisen' aan leveranciers
3. Communiceren van eisen met de leveranciers
4. Controleren van leveranciers op het voldoen aan de gestelde eisen, evaluatie van CO₂ emissies door leveranciers, eventueel maken van gemaakte afspraken
5. Meenemen van scope 3 emissies in energiebeoordeling
6. Controle en rapportage van de scope 3 emissies
7. Eventueel bijstellen van inkoopvoorwaarden

5. Meer informatie

Meer informatie over de prestaties van Jan Bakker Transport B.V. in het kader van de CO₂-prestatieladder is te verkrijgen bij H. van de Vosse, H.vandeVosse@janbakker.nl.

Bibliografie

Jorritsma, A. (2016, november 22). *MAN komt met CO2-neutrale Euro 6c motoren*. Opgeroepen op juli 13, 2018, van Logistiek: <https://www.logistiek.nl/distributie/nieuws/2016/11/man-komt-met-co2-neutrale-euro-6c-motoren-101149788?vakmedianet-approve-cookies=1>

Transport en milieu. (2017, 6 6). *HVO: serieus alternatief voor diesel?* Opgeroepen op 7 13, 2018, van Transport en milieu: <https://transportenmilieu.nl/brandstoffen/item/hvo-volgens-betrokkenen-een-serieus-alternatief>